**Deutscher Bundestag** **Drucksache 18/7193**

**18. Wahlperiode** 05.01.2016

# Antwort
## der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Thomas Lutze, Sabine Leidig, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.**
**– Drucksache 18/7108 –**

## Sicherheit der Verkehrsteilnehmer durch unterschiedliche Schutzplankensysteme

Vorbemerkung der Fragesteller

Viele Neubauten von Schutzplanken und Einrichtungen zum Durchfahrschutz zwischen Fahrbahnen werden weiterhin mit Beton vorgenommen. Leitplanken aus Stahl weisen jedoch eine höhere Federwirkung auf, da sie die Wucht des Aufpralls zurückgeben und das Fahrzeug somit sanfter umleiten.

Derzeit werden zahlreiche bestehende Mittelleitplanken aus Stahl durch solche ersetzt, welche die Gefahr eines Durchfahrens von schweren Fahrzeugen reduzieren. Gleichzeitig weisen diese stärkeren Stahlsysteme eine geringere Federwirkung auf.

In den letzten Jahren konnten mithilfe von Spenden privater Initiativen vermehrt Unterfahrschutzsysteme angebracht werden. Die Verbreitung ist jedoch nach Auffassung der Fragesteller noch nicht ausreichend und wird oftmals nur durch Spenden von Initiativen zur Fahrsicherheit gewährleistet.

1. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über den jeweiligen Anteil der Verbreitung von System aus Stahl beziehungsweise Beton (in absoluten Zahlen bzw. prozentuales Verhältnis nach Straßenarten und Bundesländern)?

Die Bundesfernstraßen werden gemäß Artikel 90 des Grundgesetzes (GG) von den Ländern im Auftrag des Bundes geplant, gebaut und betrieben; der Bund gibt durch Richtlinien die einheitlichen Randbedingungen vor. Den Einsatz von Schutzeinrichtungen hat der Bund in den „Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS 2009)“ geregelt, welche das damalige Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau 28/2010 bekannt gegeben hat. Die Straßenbauverwaltungen der Länder haben die RPS 2009 entsprechend eingeführt und wenden sie im eigenen Zuständigkeitsbereich für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen auf Bundesfernstraßen und, wenn die Länder dies so festlegen, auch für das nachgeordnete Straßennetz an.

---

*Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 4. Januar 2016 übermittelt.*

*Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.*

Aufgrund der Auftragsverwaltung nach Artikel 90 GG führt der Bund keine eigenen Statistiken über den Anteil der Verbreitung unterschiedlicher Fahrzeug-Rückhaltesysteme. Fahrzeug-Rückhaltesysteme aus Beton werden überwiegend im Mittelstreifen von Bundesfernstraßen zur Trennung der Richtungsfahrbahnen eingesetzt, während im nachgeordneten Straßennetz vorwiegend Fahrzeug-Rückhaltesysteme aus Stahl eingesetzt werden (siehe Antwort zu den Fragen 5, 6 und 7). Der Bundesregierung liegen aus den vorgenannten Gründen keine Informationen über den jeweiligen Anteil der Verbreitung der Systeme in den Ländern vor.

2. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den unterschiedlichen Kosten hinsichtlich der Anbringung und Wartung der jeweiligen Systeme aus Stahl und Beton?

4. Wie bewertet die Bundesregierung die jeweiligen Systeme aus Stahl bzw. Beton hinsichtlich der unterschiedlichen Wartungskosten?

Die Fragen 2 und 4 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Länder wenden die RPS 2009 im eigenen Zuständigkeitsbereich eigenverantwortlich an (siehe Antwort zu Frage 1). Aus diesem Grund liegen der Bundesregierung keine Informationen über Montage- und Wartungskosten der Systeme vor. Eine Bewertung der jeweiligen Systeme aus Stahl bzw. Beton hinsichtlich der unterschiedlichen Wartungskosten kann nicht vorgenommen werden.

3. Welches System (Stahl bzw. Beton) wird von der Bundesregierung unter Berücksichtigung der jeweiligen Kosten und des Schutzes für Verkehrsteilnehmer präferiert?

Um einen freien Warenhandel in der Europäischen Union zu ermöglichen, darf für Produkte aus Mitgliedstaaten der Europäischen Union, der Türkei oder einem EFTA-Staat keine Markteinschränkung erfolgen. Die RPS 2009 wurden daher aufgrund der Europäischen Norm für Fahrzeug-Rückhaltesysteme (DIN EN 1317) völlig werkstoff- und produktneutral gestaltet. Sie verlangen aber, dass Fahrzeug-Rückhaltesysteme erst eingesetzt werden dürfen, wenn ihre Sicherheit in Anprallversuchen nach DIN EN 1317 nachgewiesen wurde.

Fahrzeug-Rückhaltesysteme müssen also gemäß RPS 2009 grundsätzlich unabhängig vom eingesetzten Material (Stahl oder Beton) in Abhängigkeit von den örtlichen Verhältnissen von den Ländern beurteilt werden. Die Bundesregierung hat daher keine Präferenz für ein bestimmtes System.

5. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über die Mehrkosten von Stahlschutzsystemen mit höherem Durchfahrschutz hinsichtlich der Anbringung und Wartung?

   Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über die Anzahl der Demontage bestehender Mittelleitplanken bei der Ersetzung durch Stahlschutzsysteme mit höherem Durchfahrschutz?

   Wie bewertet die Bundesregierung infolgedessen die reduzierte Federwirkung (vor allem im Hinblick auf die Konsequenzen für Pkw)?

6. Was spricht nach Einschätzung der Bundesregierung jeweils für Systeme aus Stahl und Beton?

7. Welche Bedeutung misst die Bundesregierung der höheren Federwirkung bei Systemen aus Stahl im Hinblick ihrer Einschätzung der jeweiligen Vor- und Nachteile bei Systemen aus Stahl bzw. Beton zu?

Die Fragen 5, 6 und 7 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verhinderung von Durchbrüchen im Mittelstreifen bei Straßen mit Fahrtrichtungstrennungen ist eine zentrale technische Anforderung an Schutzeinrichtungen. In einigen Einsatzbereichen, z. B. im Mittelstreifen hochbelasteter Autobahnen, hat die Durchbruchsicherheit von Schutzeinrichtungen auch aufgrund des gestiegenen Verkehrsaufkommens an Bedeutung gewonnen. Die RPS 2009 tragen diesem Umstand insofern Rechnung, als dass sie in Bezug auf die Durchbruchssicherheit höhere Anforderungen stellen als die zuvor gültige RPS 1989. Als Folge davon werden im Rahmen von Um- und Ausbaumaßnahmen sowie des altersbedingten Austauschs von Schutzeinrichtungen vermehrt Schutzeinrichtungen mit verbesserter Durchbruchsicherheit eingesetzt.

Aufgrund der werkstoff- und produktneutralen Gestaltung der RPS 2009 (siehe Antwort zu Frage 3) können grundsätzlich Schutzeinrichtungssysteme sowohl aus Stahl wie aus Beton die geforderten Anforderungen der RPS 2009 hinsichtlich der Aufhaltestufe erfüllen. Allerdings unterscheidet sich das Wirkprinzip von Fahrzeug-Rückhaltesystemen aus Stahl und Beton. Betonschutzwände weisen i. d. R. eine höhere Durchbruchsicherheit nach RPS 2009 bei gleichzeitig geringerem Platzbedarf auf. Sie lenken die Fahrzeuge nach einem Anprall wieder auf die Fahrbahn zurück und verschieben sich dabei nicht oder nur geringfügig. Aus diesem Grund werden an beengten Stellen, wie z. B. im Mittelstreifen von Autobahnen, Fahrzeug-Rückhaltesysteme aus Beton vermehrt angewandt. Die Anforderungen der RPS 2009 werden erfüllt. Betonschutzwände weisen eine höhere Anprallheftigkeit als Fahrzeug-Rückhaltesysteme aus Stahl auf, die sich bei einem Fahrzeuganprall stärker verformen und so Energie aufnehmen können. Neuere Systeme aus Stahl bieten ebenfalls eine hohe Durchbruchsicherheit, die aber auch beim Werkstoff Stahl regelmäßig mit einem Anstieg der Anprallheftigkeit verbunden ist.

Für den Einsatz von Betonschutzwänden spricht aus betrieblicher Sicht, dass diese i. d. R. seltener repariert werden müssen, wodurch die aufwendige und oft gefährliche Einrichtung von Arbeitsstellen am Mittelstreifen unterbleiben kann. Dies kann besonders auf hochbelasteten Autobahnen ein Vorteil sein, (siehe Antwort zu Frage 1).

Die Bundesregierung präferiert keine Systeme, entscheidend ist einzig die Erfüllung der Anforderungen der RPS 2009 in Abhängigkeit von den örtlichen Randbedingungen.

8. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über die Verbreitung von Unterfahrschutzsystemen (Auflistung nach Straßenarten und Bundesländern)?

Da die Länder die RPS 2009 im eigenen Zuständigkeitsbereich eigenverantwortlich anwenden (siehe Antwort zu Frage 1), liegen der Bundesregierung keine Informationen über die Verbreitung von Fahrzeug-Rückhaltesystemen mit Unterfahrschutz vor.

9. Wie schätzt die Bundesregierung die Mehrkosten hinsichtlich der Anbringung und Wartung von Unterfahrschutzsystemen ein?

Erfahrungsgemäß fallen für die Anschaffung eines konventionellen Unterfahrschutzsystems Mehrkosten von ca. 20 bis 25 Euro/Meter an. Da die Länder die RPS 2009 im eigenen Zuständigkeitsbereich eigenverantwortlich anwenden (siehe Antwort zu Frage 1), liegen der Bundesregierung keine darüber hinausgehenden Informationen über Anschaffungs- und Wartungskosten von Unterfahrschutzsystemen vor.

10. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über den Anteil der Spendenfinanzierung bei der Anbringung von Unterfahrschutzsystemen (gesamt und nach Bundesländern)?

14. Inwieweit hat die Bundesregierung Kenntnis über die Unterstützung von Initiativen zur Anbringung von Unterfahrschutzsystemen auf Landesebene?

    Inwieweit unterstützt die Bundesregierung selbst solche Initiativen?

Die Fragen 10 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat keine Kenntnis über den Anteil der Spendenfinanzierung bei der Anbringung von Unterfahrschutzsystemen in den Ländern.

11. Inwieweit betrachtet die Bundesregierung Systeme aus Beton (Unterfahrschutz ohne Federwirkung) als Alternative zu Stahlsystemen mit zusätzlichem Unterfahrschutz?

Fahrzeug-Rückhaltesysteme aus Beton werden überwiegend im Mittelstreifen von Bundesfernstraßen zur Trennung der Richtungsfahrbahnen eingesetzt (siehe Antwort zu Frage 1). Sie werden vollflächig ausgeführt und haben keine Ecken und Kanten, an denen sich motorisierte Zweiradfahrer verletzen könnten. Allerdings kommen im nachgeordneten Netz hauptsächlich Systeme aus Stahl zur Anwendung, da hier geringere Anforderungen an die Aufhaltestufe gestellt werden und diese eine geringere Anprallheftigkeit gewährleisten können (siehe Antwort zu den Fragen 5, 6 und 7). Zudem ist die Aufstellung von Betonschutzwänden in Kurven nicht oder nur eingeschränkt möglich, so dass diese sich nur sehr eingeschränkt für typische Motorradstrecken eignen, die oft gerade durch eine hohe Kurvigkeit gekennzeichnet sind.

12. Wie bewertet die Bundesregierung das Unterfahrschutzsystem, das vom Rheinischen Straßenbauamt Euskirchen entwickelt wurde hinsichtlich der Funktionalität und der Kosten für Anbringung und Wartung (die Bundesanstalt für Straßenwesen sieht unterhalb von 70 km/h keinen Nachteil für Pkw)?

13. In welcher Form unterstützt die Bundesregierung Länder und Kommunen, sowie Initiativen und Vereine hinsichtlich der Anbringung von Unterfahrschutzsystemen?

    Plant die Bundesregierung diesbezüglich eine Gesetzesinitiative?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Finanzierung von Unterfahrschutzsystemen an Bundesfernstraßen erfolgt über die für Neu-, Um- und Ausbaumaßnahmen vorgesehenen Haushaltstitel des

Bundeshaushalts. Bei Landes-, Staats- und Kreisstraßen erfolgt die Finanzierung über die jeweiligen Landes- bzw. kommunalen Haushalte. Eine direkte Finanzierung von Initiativen und Vereinen bei der Anbringung von Unterfahrschutzsystemen ist nicht vorgesehen.

Die Länder wenden die RPS 2009 im eigenen Zuständigkeitsbereich eigenverantwortlich an, der Bund gibt durch Richtlinien die einheitlichen Randbedingungen vor (siehe Antwort zu Frage 1). Die Bundesregierung fördert gezielt und kontinuierlich die Weiterentwicklung dieser Vorgaben.

Die Länder haben infrastrukturelle Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Motorradfahrern an unfallauffälligen Stellen und auch präventive Maßnahmen an potenziellen Gefahrenstellen umgesetzt. Dass die umgesetzten Maßnahmen wirken, zeigt ein Blick in die amtliche Unfallstatistik. Seit Einführung des Merkblatts zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf Motorradstrecken 2007 nimmt die Anzahl getöteter Benutzer von Motorrädern außerhalb von Ortschaften deutlich stärker ab als im gleichen Zeitraum vor 2007. Dennoch ist auch weiterhin die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit von Motorradfahrern wichtig. So sind seitens des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bzw. der Bundesanstalt für Straßenwesen weitere Forschungsvorhaben geplant, zu dem auch eines den Bereich des Unterfahrschutzes behandeln soll.

Eine Gesetzesinitiative ist nicht geplant und wird angesichts des derzeitigen Regelungsrahmens auch nicht für erforderlich gehalten.

15. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Notwendigkeit einer gesetzlichen Verpflichtung zur Anbringung von Unterfahrschutzsystemen an Gefahrenstellen auf Bundesstraßen (beispielsweise in kurvigen Autobahnabfahrten)?

    Plant die Bundesregierung diesbezüglich eine Gesetzesinitiative?

Wie die Grundsätze der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht konkret auf die Ausstattung motorradunfallträchtiger Straßenabschnitte mit Schutzplanken mit durchgehendem Unterfahrschutz anzuwenden sind oder welche anderen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr erforderlich sind, ist eine Frage des konkreten Einzelfalls und muss von den Ländern beurteilt werden. Eine generelle Verpflichtung zur Anbringung von Unterfahrschutzsystemen ist daher nicht sinnvoll.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333